



# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

xxx József úr  
rendőr ezredes, rendőrségi főtanácsos  
főosztályvezető részére

Miskolc, 2014. augusztus 23.

Országos Rendőr-főkapitányság  
Közlekedésrendészeti Főosztály  
Budapest  
xxxxx@orfk.police.hu

Tárgy: xxxxx/xxxxx/2014. érk. számú levelük

**Tisztelt Főosztályvezető Úr!**

Engedje meg, hogy a Kerékpáros Miskolc Egyesület nevében mind Önnek, mind a levelet készítő xxx alezredes úrnak megköszönjük a nagyon gyors válaszadást, a tanulságos válaszokat. Mindazonáltal a kapott válaszokat nem mindenben értjük pontosan, ezért megpróbáljuk őket az eredeti kérdéseinkhez hozzárendelni, értelmezni, ahol nem sikerül, ott kérnénk szíves segítségüket. Hiszen közös a cél, hogy a kerékpárosok szabályosan és biztonságosan közlekedjenek.

1. Véleményük szerint hogyan lehetséges az, hogy a vonatkozó szabályozásokkal ellentétben Magyarországon számos helyen a kerékpárút, gyalog- és kerékpárút átvezetése vagy nem történik meg, vagy szabálytalanul gyalogos-átkelőhellyel vezetik át a kerékpárforgalmi nyomvonalat?

Ha jól értjük, levelük ebben a kérdésben nem foglal állást. Nem értjük, hogy erről a rendőrségnek miért nincs véleménye, hiszen az ilyen szabálytalan forgalmi rendben gyakoriak a balesetek, amelyek – legalább részben – megelőzhetőek lennének a forgalmi rend szakszerű kialakításával.

2. Van-e adatuk arról, hogy az országban hány ilyen szabálytalan zebra van?

Ha jól értettük válaszukat, akkor nincs.





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

3. Részt vesz-e a rendőrség a kerékpárforgalmi nyomvonalak engedélyezési folyamatában? Hozzájárulnak-e a szakhatósági eljárásban az említett szabálytalan forgalmi rendet tartalmazó tervekhez? Ha igen, miért? Ha nem, hogyan létezhet ilyen forgalomtechnikai kialakítás a gyakorlatban?

Kérdésünkre nem kaptunk egyértelmű választ.

Válaszuk szerint a közúti jelzések, forgalomtechnikai elemek és elhelyezésük közlekedésbiztonsági szempontból való megfelelésének vizsgálata a szakhatósági eljárásban rendőrségi feladat. Továbbá a rendőrség véleménye nem köti a közlekedési hatóságot. Mindez számunkra is egyértelmű, azonban ebből nem derül ki, hogy mi is történik a szakhatósági eljárásban.

Azt jelenti mindez, hogy ha a rendőrség szabálytalan tervvel találkozik (pl. amelyen kerékpárutat gyalogos-átkelőhellyel vezetnek át, azaz a forgalomtechnikai terv pontosan abban a részében szabálytalan, amely hálózati elemeken valószínűleg kiemelkedő a baleseti gyakoriság) akkor emellett elmennek szó nélkül – noha kérdésünkre adott válaszuk alapján – feladatuknak tekintik a forgalomtechnikai elemek és elhelyezésük közlekedésbiztonsági szempontból való megfelelésének vizsgálatát? Álláspontunk szerint azon hálózati elemeken, amelyek a baleseti gyakoriság az átlagosnál nagyobb, a szabályos kialakítás közlekedésbiztonsági szempontból igencsak releváns.

*(Jogsabályi hivatkozás: 11/2001. (III. 13.) KöViM rendelet Melléklete (ÚBJSZ):*

*„4.2. A kerékpárút helyét az úton „Az utat keresztező kerékpárút” útburkolati jellel kell jelölni. Mindig el kell helyezni az útburkolati jelet, ha a kerékpárosok részére a gépjárműforgalomnak elsőbbséget kell adni és az „Elsőbbségadás kötelező”, vagy „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla alatt a kerékpárutat jelző kiegészítő (KRESZ 10/a. ábra) tábla van, illetve ha az útkereszteződésben a forgalmat jelzőlámpa irányítja.”*

4. Élt-e a rendőrség, és ha igen, az elmúlt öt évben hány alkalommal a szignalizáció eszközével annak érdekében, hogy a közút kezelője módosítsa az ilyen szabálytalan forgalmi rendet? Ehhez képest hány alkalommal tartottak ellenőrzést olyan helyszínen, ahol a forgalmi rend szabálytalan volt, szabtak-e ki ilyen helyszínen pénzbírságot, ha igen összesen hány személlyel szemben és mekkora összegben?

Válaszukat úgy értelmezzük, hogy a rendőrség figyelmen kívül hagyja, hogy a forgalmi rend szabályos-e, avagy sem, pusztán a közlekedőkkel szemben lép fel, annak ismeretében, hogy azok önhibájukon kívül kénytelenek a szabálytalan kialakítású forgalmi rend alapján közlekedni.





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

5. Ezekben az esetekben a büntetés kiszabásának mi volt a jogi alapja? Mely jogszabály melyik pontjába ütközik a hatóság által szabálysértésnek minősített közlekedés?

Nagyon lényeges, hogy pontosan lássuk: a zebrázás a gyakorlatban három, egymástól alapvetően különböző helyzetben fordul elő, és a három helyzetre másképpen kellene reagálni:

- a) a kerékpáros a gyalogos-átkelőhelyre járdáról hajt rá – ez tiszta sor, a járdázás általában tilos, mi sem támogatjuk, a járdázás egyértelműen szabálysértés.
- b) a kerékpáros a gyalogos-átkelőhelyre járdáról hajt rá a KRESZ 54. § (2) bekezdésében meghatározott esetben.
- c) a kerékpáros a gyalogos-átkelőhelyre kerékpárútról, vagy gyalog- és kerékpárútról, esetleg gyalogos-kerékpáros övezetből hajt rá – ez alapvetően infrastrukturális probléma, amelyet biztosan nem rendészeti eszközökkel lehet/kell eredményesen kezelni.

A mi felvetésünk a b) és különösen a c) esetre vonatkozik, azzal, hogy az a) esetben sem a zebrázással van a baj, hanem a járdázással, a zebrázás csupán annak folyománya.

Állásfoglalásuk szerint a 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet egy fogalom-meghatározásából levezetve a KRESZ 25. § (2) bekezdésében foglalt szabályt sértik a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen áthajtó kerékpárosok.

Azonban a levelükben hivatkozott 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet személyi hatálya a közlekedésben résztvevőkre (közlekedőkre) nem terjed ki, az abban foglaltak a közúti jelzéseket kihelyezőket kötik. A rendeletet alaposan tanulmányozva és összevetve napi tapasztalatainkkal az számunkra mindenképpen látszik, hogy a közútkezelők által kialakított és fenntartott forgalmi rend sok esetben nem felel meg az előírásoknak, amely azonban a közlekedőknek nem róható föl.

A KRESZ 25. § (2) bekezdésének Önök által felvázolt értelmezését nem tudjuk mire vélni.

Ha ugyanis elfogadjuk ezt a kiterjesztő értelmezést, akkor nemcsak a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen nem hajthat át a kerékpáros az úttest túlsó oldalára, hanem gyakorlatilag sehol.

Ám mivel a KRESZ 25. § (2) nem leszűkítve kerékpárokra, hanem járművekre vonatkozik, a kiterjesztetten értelmezett tilalomnak minden más járműre, így pl. a személygépkocsikra is vonatkoznia kell. Eszerint gépjárművel is tilos az úttesten (ahol egyébként nincs záróvonal) a megfordulás – azaz átmenni az egyik oldalról a másikra? Tilos másik utat keresztezni, vagy egyszerűen csak elindulni is?

Ha egy gépkocsi várakozik az úttest menetiránya szerinti jobb szélén, majd a gépjármű vezetője az elindulás szabályai alapján (KRESZ 24. §) a forgalomba becsatlakozva visszafordul és azonnal leparkol a túloldalon, az mennyiben más megítélésű, mintha egy kerékpáros ugyancsak a





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

forgalomba való becsatlakozás szabályai szerint a járdáról lehalad az úttestre, áthajt a túlsó oldalra és felmegy a járdára?

Ha egy gyalogos a járdán közlekedik, majd a korábban maga mellett tolt kerékpárjára felül, miután a kerékpárt az úttestre „letette” és áthajt a túlsó oldalra, majd leszáll és a járdán gyalogosan folytatja az útját, vajon nem ugyanazt teszi, mint az előbb említett gépjárművezető, aki megfordult?

Mi a jelentősége annak, hogy volt-e felfestve zebracsík, vagy sem?

Az állásfoglalásukban foglaltak alapján a közlekedés egyik részvevője sem tehetné ezt meg az abszolút elvként értelmezett jobbra tartási kötelezettség alapján, azonban úgy sejtjük, hogy a rendőrség mégis csak a kerékpárossal szemben járna el amiatt, hogy az egyik oldalról átment a másik oldalra. Nem gondolják-e, hogy ez módváltásuk alapján diszkriminálja a közlekedőket?

Fölmerülhet az a kérdés is, hogy ha a jobbra tartási kötelezettség – az előzés és a kikerülés kivételével – olyan kiterjesztve értelmezendő szabály lenne, mint ahogy azt a válaszelevelük tartalmazza, akkor hogyan lehetne szabályosan beállni gépjárművel az egyirányú forgalmú út kijelölt menetirány szerinti bal oldalán kialakított várakozóhelyekre?

Álláspontjuk szerint szabályt sért-e az a gépjárművezető, aki az egyik ingatlan területéről az utat keresztezve áthajt a gépkocsijával a szemközti ingatlan területére (egyéb szabályt nem sért, nem veszélyeztet, nem üt el senkit, az elsőbbséget biztosítja)?

Ha ugyanez a közlekedő visszaútban már a kerékpárjával közlekedik, akkor annak mi a megítélése?

(A gyalogos-átkelőhelyeket sok helyen kifejezetten útkereszteződésben festik föl (főként gyalog- és kerékpárút és más út kereszteződésében), az országban még arra is van szélsőséges példa, hogy gépjárművek is érkezhettek kijelölt gyalogátkelőhelyre.)

Amikor a kerékpáros keresztülhajt az úton, akkor utat **keresztez**, így az idézett szakasz az állásfoglalás szerinti értelmezésben nem vonatkoztatható rá, noha előfordulhat, hogy a keresztezésnél gyalogos-átkelőhely is föl van festve. A hivatkozott jogszabályban ugyanis van egy nagyon lényeges kitétel: a jobbra tartás kötelezettsége „az út- és a forgalmi viszonyok között lehetséges mértékben” áll fenn. Nyilvánvaló, hogy másik út keresztezésekor – a keresztezett út felületére vonatkozóan – a jobbra tartás nem értelmezhető, mert a kerékpáros – bár fizikailag rajta van a keresztezett út felületén **is**, hiszen az azonos a keresztező út felületével –, valójában nem a **keresztezett** úton, hanem a **keresztező** úton halad, ezért a keresztező úton kell jobbra tartania. Ebből a szempontból mindegy, hogy a keresztező út úttest, kerékpáros átvezetés, vagy gyalogos-átkelőhely. Ez utóbbi közlekedési felületek bármelyikén lehet jobbra tartva közlekedni, más kérdés, hogy a jobbra tartás ilyenkor – mivel a keresztezésben a szegély hiányzik, különben a keresztezett irányok nem tudnának közlekedni – nem szegélykötől, hanem a keresztező út





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

keresztezés előtti, illetve az utáni szegélyét összekötő képzeletbeli vonaltól, a kerékpáros átvezetés sárga négyzetsorának belső élétől, vagy a zebracsik szélétől értelmezhető. Ha gyalogos-átkelőhelyen a kerékpáros a gyalogosok zavarásának elkerülése érdekében balra eltávolodik a zebracsik jobb szélétől, az sem szabálytalan, hiszen a forgalmi viszonyok (az ott jogszerűen áthaladó gyalogos kikerülése) miatt teszi.

Természetesen igazuk van abban, hogy a gyalogátkelőhelyre hosszában érkező nagyobb sebességű jármű zavart okozhat a gyalogátkelőt keresztező járművek vezetőiben. Azonban ez leginkább csak akkor áll fenn, ha a gyalogos-átkelőhelyen áthajtó kerékpáros tévesen azt hiszi, hogy a gyalogosokra vonatkozó elsőbbségi szabályok alapján elsőbbsége van (ha áthaladási elsőbbséget biztosít a keresztezni kívánt út járműforgalmának, a probléma nem áll fenn). Ezért mondjuk, hogy hiba úgy megszervezni a közlekedést, hogy kerékpáros egyáltalán szabályosan érkezhessen zebrához, de a gyakorlatban ez sokfelé mégis így van, és a rendőrség ez ellen nem emeli föl a szavát, holott a nyugati példák rendelkezésre állnak.

Mindenben viszont mi sem vagyunk biztosak, és gyanítjuk, hogy a közlekedők sem, hiszen egy gépjárművezető hogyan ítélje meg pillanatok alatt, hogy a zebra, amit keresztez, az egyben gyalog- és kerékpárút kereszteződésében van-e, vagy csupán járda, ahol a bizalmi elv alapján eleve nem is érkezhethet kerékpáros – és itt megint a forgalmi rend szabályosságához jutunk vissza.

Mert ezen a ponton újabb jogszabálysértés is fölmerülhet közútkezelői oldalról, hiszen a 20/1984. KM rendelet mellékleteként kihirdetett FMSZ a 24.4. pontjában kimondja:

*„A kiegészítő táblával ellátott „Kerékpárosok” veszélyt jelző táblát (KRESZ 95/c. ábra) el kell helyezni, ahol  
a) a kerékpárút, kerékpársáv véget ér,  
b) az úttest egyik oldala mentén kijelölt kerékpáros létesítmény az út másik oldalán folytatódik (KRESZ 95/c. ábra).”*

Ha tehát a kerékpárút, gyalog- és kerékpárút folytonosságát – szabálytalanul, hiv.: 83/2004. GKM Mell. JETSZ 16.5. – *Kerékpárút vége* jelzőtáblával megszüntetik az útpálya keresztezésének hosszában, és a kerékpárosoknak átvezetés helyett gyalogos-átkelőhely áll rendelkezésre, az FMSZ 24.4. alapján akkor is el kell helyezni a *Kerékpárosok* veszélyt jelző táblát, vagyis a kerékpárosok haladási útvonalát keresztező járművezetők tudomására kell hozni, hogy kerékpárosokra kell számítaniuk. Ha a szabálytalan forgalmi rend legalább ennyiben (= a veszélyt jelző táblát kihelyezték) jogszerű, szabályos lenne, akkor a kerékpárosok haladási útvonalát keresztező járművezetőket nem érhetné váratlanul a kerékpárosok érkezése.

(De jelezzük: szerintünk sem a veszélyt jelző táblák kihelyezése a megoldás.)

Azzal ugyanis maradéktalanul egyetértünk, hogy a járműveknek a gyalogos-átkelőhelyen történő hosszanti (tehát a csíkozásra merőleges) áthaladása nem optimális megoldás, amelynek visszaszorítása indokolt. Azonban – meglátásunk szerint – ez a visszaszorítás a kerékpározókat





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

guruló gyalogosként kezelő, és országszerte nagyon sok helyen zebrákra vezető hibás tervezői, közútkezelői gyakorlat megváltoztatásával érhető el, nem pedig a jogszabályoknak a védtelen közlekedők hátrányára történő kiterjesztő értelmezésével, és a jogszabályba belemagyarázott tilalmak alapján aggályos szabálysértési szankciók alkalmazásával.

Az általunk leírtak miatt véleményünk továbbra is az, hogy nem szabálytalan, ha a kerékpáros áthajt a gyalogos-átkelőhelyen, ennek tiltása, büntetése jogilag aggályos, de legfőképpen: egyáltalán nem szolgálja a közlekedés biztonságát.

Álláspontunk szerint a közlekedés biztonságát az szolgálná, ha:

1. a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése a korszerű úttervezési elvek alapján történne,
2. a kerékpárosok figyelmét arra hívnánk föl, hogy a járdán közlekedés szabálytalan,
3. továbbá arra, hogy a gyalogos-átkelőhelyen kerékpáros átvezetés hiányában is áthajthatnak, de ebben az esetben a gyalogosokat megillető elsőbbség őket nem illeti meg, és nem zavarhatják a gyalogosokat, ezért ilyenkor lassan kell közlekedniük,
4. a kerékpár áttolása esetén gyalogosnak számítanak, ezért a kerékpárt tolva áthaladási elsőbbségük van a keresztező járműforgalommal szemben,
5. emellett a gépjárművezetők figyelmét is föl kellene hívni, hogy főként nagyobb forgalmú, széles belterületi utak mentén számíthatnak rá, hogy kerékpárosok jelennek meg a gyalogos-átkelőhelyeknél – mivel a megfelelő útügyi műszaki előírás tartalmazza ugyan az *Út melletti kerékpárút* jelzőtáblát, azonban a gyakorlatban ezek kihelyezése sokszor nem történik meg.

Itt szeretnénk rámutatni arra, hogy a kialakult helyzetért nem a kerékpárosok felelősök, a másik felet ugyanúgy terhelnie kell a következményeknek, sőt, mivel ők az erősebbek, a gyengébb védelme érdekében mindent el kell követni.

A probléma másik oldala, hogy a jelenleg kommunikált tiltás lényegében hatástalan, mivel szűk csoportokon kívül a kerékpározók nagy része úgysem tartja be, egész egyszerűen azért, mert nem gyakorlatias. Ezekben az emberekben fölöslegesen keltünk frusztrációt azzal, ha kriminalizáljuk az egyébként teljesen normális, természetes közlekedési viselkedésüket. Egy frusztrált ember kevésbé figyel és hamarabb téveszt.

Ellenben ha eligazítást kap arra, hogy egy általa egyébként is napi rendszerességgel végzett közlekedési tevékenységet hogyan hajthat végre biztonságosan, akkor ezt a tanácsot nagy valószínűséggel inkább megfogadja és alkalmazza ('áttekerhetsz, de nézz körül, adj elsőbbséget').

Mindaddig, amíg rengeteg a gyalogos-átkelőhellyel átvezetett kerékpárút, gyalog- és kerékpárút, az egyébként is aggályos áttolás csak folyamatos bírsággal lenne kikényszeríthető. Ha viszont a rendőrség a kapacitásait a zebrázás aránytalanul nagy mérvű bírságolására kötné le, az minden





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

bizonyval kontraproduktív lenne, mert ezáltal a máshol elmaradó ellenőrzések miatt nőne a balesetek száma.

Végül talán nem érdektelen a téma szempontjából az sem, ha utalunk arra, hogy a jogszabályok értelmezése még hatósági oldalon sem egységes (pedig szerintünk világos és egyértelmű, legalábbis ebben a kérdésben a KRESZ). Még 2011-ben született az az NKH állásfoglalás, melyet egy másik civil szervezet kért, de előttünk is ismert, és melyet idézünk:

*„Köszönjük észrevételeit és együttgondolkodását, amellyel a kerékpárosok szabályos és biztonságos közlekedését kívánja támogatni. Mindannyiunk számára fontos, hogy a közlekedés szabályai közérthetőek, és minden közlekedő számára egyértelműek legyenek. Különösen fontos ez a KRESZ-ből kötelezően nem vizsgázó kerékpárosok vonatkozásában.*

*A KRESZ 54.§-a lakott területen kívül főútvonalon a kerékpáros balra kanyarodását, megfordulását szabályozza oly módon, hogy leszállásra utasít. Ez tipikusan egy olyan szabály, amely egy konkrét manővert szabályoz. Erre azért van szükség, mert a szabály bevezetését megelőzően megszorodtak a balesetek a nagy forgalmú utakról balra kanyarodó kerékpárosoknál. (Rendszerint főútvonalon van nagyobb forgalom, ott nagyobb a sebességkülönbség, védtelenebb a kerékpáros, nincs felállási hely a balra kanyarodásra).*

*Belterületen a jogszabály értelmében nem tilos a kerékpárosnak leszállás nélkül balra kanyarodnia, de alkalmazható a külterületen érvényes szabály belterületen is. Belterületen is lehetnek olyan körülmények, amelyek miatt veszélyesnek bizonyul még egy gyorsan mozgó, profi kerékpáros számára is az ilyen kanyarodás. (Pl. nyomvályús úttest, nagy forgalom, rosszul belátható csomópont stb.)*

*Ezzel csak arra szeretnénk rámutatni, hogy a biztonság érdekében nem kívánatos a megengedő szabályok adta lehetőségek maximális kihasználása.*

*Másik felvetésére - amely szerint ha „kerékpárút vége” táblával megszakad a kerékpárút, és a gyalogosátkelő hely előtt a járda felől ki van téve egy „elsőbbségadás kötelező” tábla, akkor ez kire vonatkozik - hasonló gondolatmenettel lehet választ találni. Gyalogosnak valóban nem tesznek ki, nem kell kitenni „elsőbbségadás kötelező” táblát, de a kerékpáros részére figyelemfelhívó lehet, nagyobb körülmétekintésre készítet.”*

6. Milyen jogszabályok figyelembe vételével ad szakhatósági hozzájárulást a rendőrség a kerékpárforgalmi létesítményekre? Figyelembe veszik-e a 20/1984 KM rendeletet és mellékletét, a gyakran egymásnak is ellentmondó vonatkozó miniszteri rendeleteket, szabályzatokat (különösen: JETSZ, JTSZ, ÚBJSZ, FISZ)?

Mint levelükben írják, a rendőrség feladata a közúti jelzések, forgalomtechnikai elemek és elhelyezésük közlekedésbiztonsági szempontból való megfelelésének vizsgálata. Kérdésünk továbbra is az, hogy figyelembe veszik-e az általunk hivatkozott jogszabályokat?

Válaszuktól ugyanis az sejthető, hogy a fenti, a közúti forgalom biztonságos lebonyolításához szükséges garanciális szabályokat tartalmazó jogszabályok figyelmen kívül hagyásával, valamilyen, objektíven meg nem határozott közlekedésbiztonsági szempontok alapján járnak el. Ezt őszintén szólva nem értjük, hiszen pontosan a hivatkozott jogszabályok tartalmazzák, írják elő azokat a szempontokat, követelményeket, amelyek gyakorlati biztosítása szükséges ahhoz, hogy a kialakított forgalmi rend valóban biztonságos legyen.





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

7. A rendőrség a kötelező felszerelések meglétének ellenőrzésén, a kerékpárút-használati kötelezettség betartásának ellenőrzésén, és a gyalogos-átkelőhelyeken történő áthajtás ellenőrzésén kívül milyen további módokon foglalkozik a kerékpározók, mint védtelen közlekedők biztonságával (ténylegesen a közúti forgalomban, tehát nem előadások megtartására, tesztkitöltésre, tanpályára, stb. gondolunk)?

Válaszuk alapján úgy tűnik, hogy a rendőrség a kerékpározók biztonságát egyoldalúan a kerékpárosokra irányuló ellenőrzésekkel kívánja növelni.

Ezt azért nem értjük, mert a kerékpárosok kollíziós jellegű baleseteiben a másik fél az esetek többségében gépjármű. Az sem mondható el, hogy gépjármű versus kerékpár kollíziókban az okozók kizárólag, vagy túlnyomó többségben a kerékpárosok lennének. Márpedig az egyértelmű, hogy a balesetek megelőzése csak akkor lehet valóban hatékony, ha az erre irányuló tevékenység a teljes okozói körre kiterjed.

Ha tehát a rendőrség valóban csak a leírt módon kívánja szavatolni a védtelen közlekedők, különösen a kerékpárosok biztonságát, ez a tevékenysége komolyan diszkriminatívnek tűnik.

8. Hogyan, és az előbb említettekhez viszonyítva milyen gyakorisággal ellenőrzik pl. a kerékpárosok más járművek általi előzésekor a biztonságos oldaltávolság megtartását? Ellenőrzik-e a berlini példához hasonlóan, hogy a kanyarodó gépkocsik nem veszélyeztetik-e az egyenesen haladó kerékpárosokat?

Erre a kérdésre nem kaptunk választ. Ez vajon azt jelenti, hogy a kerékpárosokat veszélyeztető, mozgó (más) járművel (nem kerékpárral) elkövetett szabálysértéseket a rendőrség nem ellenőrzi?

9. Tudható-e, hogy Magyarországon az általunk példaként a 8. pontban említett szituációkból, szabálysértésekből eredő balesetek száma hogyan aránylik a 7. pontban említettek miatt bekövetkező balesetek számához?

Levelükben erre nincs adat, és nem találjuk benne indokát, miért nincs.

10. Tudható-e, hogy az általunk példaként a 8. pontban említett szituációk, szabálysértések kiszűrésére végzett ellenőrzések/kiszabott bírságok száma, összege hogyan aránylik a 7. pontban említettek miatt végzett ellenőrzések/kiszabott bírságok számához?

Levelükben erre nincs adat, és nem találjuk benne indokát, miért nincs.

11. Várható-e, hogy a rendőrség a jövőben differenciáltabban értékeli a kerékpáros közlekedéssel összefüggő problémákat, a világban, a közúti közlekedésben végbemenő







# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

változásokhoz igazítva a kialakult közlekedésrendészeti gyakorlatot? Ha igen, milyen változásokat terveznek?

Az alkoholfogyasztást követő kerékpározásra vonatkozó jogszabályváltozás a civil szervezeteket is váratlanul érte. Egyesületünk ezzel a jogszabályváltozással nem ért egyet. Mindazonáltal jelezzük: véleményünk szerint a kerékpáros közlekedés biztonsága bonyolultabb, komplexebb kérdéskör annál, minthogy néhány, a kerékpárosok által elkövetett szabálytalanságra egyszerűsítsük. Nyilván fontos a kerékpárosok szabálykövetésének jelentős növelése is. De nem érzékeljük – sajnos válaszlevelükből sem –, hogy a rendőrség a Bécsi egyezmény szellemének megfelelően, hatékonyan járna el, hiszen akkor a védtelen közlekedők **által** elkövetett szabálysértések helyett a védtelen közlekedők **sérelmére** elkövetett szabálysértések kiszűrésének, visszaszorításának kellene kapnia az abszolút prioritást. Márpedig válaszukból úgy tűnik, hogy a kerékpárosok sérelmére elkövetett szabálysértések üldözését legfeljebb csak sokadlagos kérdésnek tekintik. (Ezzel természetesen nem azt állítjuk, hogy a védtelen közlekedők szabályszegése ellen ne kellene fellépni, csupán arra igyekszünk fölhívni a figyelmet, hogy más a súlya, veszélyessége a védtelenek sérelmére elkövetett cselekményeknek.)

Tisztelettel kérjük, hogy a fenti kérdéseinkre a választ megadni szíveskedjenek, amely kérdésre esetleg továbbra sem válaszolnak, kérjük, legyenek szívesek indokolni a válasz megtagadását.

Mivel a téma közérdeklődésre tarthat számot, jelen levelünk is megtalálható egyesületünk honlapján, a [www.kereparosmiskolc.net](http://www.kereparosmiskolc.net) címen.

Főosztályvezető Úr szíves figyelmét tisztelettel köszönjük, válaszát – levelünkhöz hasonlóan – honlapunkon szeretnénk nyilvánosságra hozni.

Tisztelettel:  
Kunhalmi Zoltán  
elnök

Kerékpáros Miskolc Egyesület  
[elnok@kereparosmiskolc.net](mailto:elnok@kereparosmiskolc.net)

